Należność pocztowa opłacona ryczałtem

Rok XII. Warszawa dnia 1 lutego 1931 r. Nr. 3 (185)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIĄZKU ZAW. MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE, POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca. Redakcja i Administracja **Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel.**: 195-28 i 539-00. **Konto czekowe P. K. O.** 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

TREŚĆ NUMERU:

Budżet P. K. P. na r. 1931 — 32. I. Uwagi ogólne. — **O należytą ochronę pracy pracowników państwowych.** — **„Kolejowe Prawo Pracownicze".** — **Spółdzielczość.** Solidarność i uczciwość — podstawą kooperacji oszczędności w Polsce. — **Sprawy służbowe:** Wstrzymanie awansów — interwencja u p. Ministra Kom. — Dowody służby kolejowej w b. zab. ros. — **Ryczałt dla maszynowych obsługujących pompy zamiejscowe.** — Jak można wykorzystać zwiększenie odległości między stacjami. — Posady dla maszynistów w Indjach. — **Życie Związkowe: Wystąpienia i interwencje Prezydjum. Prace organizacyjne. Komunikaty:** Schronisko dla starców w Chodzieży. Tydzień Propagandy Trzeźwości. Podziękowania, Zamiana, Ogłoszenia.

BUDŻET P.K.P. NA R. 1931-32

I. UWAGI OGÓLNE

Wielokrotnie mieliśmy sposobność zwracać uwagę naszych czytelników, jak doniosłe znaczenie posiada dla praw i interesów pracowników kolejowych preliminarz budżetowy i jawne rozprawy nad jego treścią w ciałach ustawodawczych. Budżet jest w normalnych warunkach planem gospodarczym przedsiębiorstwa P. K. P., nakreślonym z dużą dokładnością nawet w szczegółach. Cała gospodarka kolejowa, a w szczególności gospodarka personalna odbywać się może i powinna wyłącznie w ramach budżetu. Brak kredytów budżetowych jest nieprzebytą zaporą dla wszelkich, choćby nawet najsłuszniejszych, żądań pracowniczych. Budżet określa maksymalną wysokość etatów w poszczególnych działach służby, budżet zakreśla granice wydatków na uposażenie, dodatki służbowe, umundurowanie, premje i t. d. Znaczenie budżetu dla spraw dotyczących warunków pracy i uposażenia pracowników jest tem donioślejsze, iż swoboda działania rządu w zakresie wydatków osobowych jest w wysokim stopniu skrępowana. Ustawa skarbowa, liberalna, jeśli chodzi o wydatki o charakterze rzeczowym i zezwalająca w tej dziedzinie na przenoszenie kredytów — w dziedzinie wydatków osobowych jest surowa i rygorystyczna i nie zezwala na powiększanie wydatków na te cele, choćby skądinąd budżet wykazywał oszczędności i wolne fundusze.

Jest zatem podstawowym naszym obowiązkiem śledzić pilnie bieg prac sejmowych nad budżetem P. K. P. i wpływać w miarę możności na treść preliminarza celem zabezpieczenia naszych praw i interesów.

Obowiązek ten spełnialiśmy sumiennie dotąd i usiłowaliśmy spełnić go także i w roku bieżącym. Niestety — sytuacja obecna różni się w wielu istotnych punktach od sytuacji w latach poprzednich tak, że rozważania i starania nasze w tym względzie przeszły w dużej mierze z dziedziny zagadnień praktycznych do dziedziny teorji. Głównym powodem tego stanu rzeczy jest obecny pogląd czynników miarodajnych na cele i zadania preliminarza budżetowego. Poglądowi temu dał dobitny wyraz p. Minister Komunikacji inż. A. Kühn, oświadczając na Komisji Budżetowej Sejmu, iż przywiązuje wagę nie tyle do ułożenia budżetu, ile do jego wykonania. Oświadczenie to rozumieć można tylko w ten sposób, iż budżet ma być mniej więcej dowolnem przewidywaniem przyszłych dochodów i wydatków, że jednak przewidywania te mogą ustąpić pod naciskiem życia, a na ten wypadek M. K. rezerwuje sobie swobodę działania, nie przywiązując zbytniej wagi do cyfr preliminarza. Aczkolwiek i w latach poprzednich byliśmy świadkami znacznej dowolności w wykonywaniu budżetu, o czem świadczy porównanie pozycyj preliminarza z cyframi zamknięć rachunkowych — to jednak przynajmniej formalnie budżet był wiążącym regulatorem działalności Ministerstwa Komunikacji, a z jego treści można było wysnuć wiele wniosków o doniosłem praktycznem znaczeniu. Obecnie wszelkie wnioski wysnute z budżetu mogą mieć charakter tylko teoretyczny i nie mogą służyć za wskazówkę przyszłego ukształtowania się stosunków.

Ten swobodny stosunek Rządu do preliminarza budżetowego znalazł wyraz nietylko w oświadczeniu p. Ministra Komunikacji, lecz nadto i w samej treści projektu ustawy skarbowej, który sankcjonuje w niespotykanej dotychczas mierze prawo przenoszenia kredytów (t. zw. virement), czyniąc w ten sposób wszelkie przewidywania iluzorycznemi.

Wreszcie wyścigowe tempo pracy zastosowane w Komisji budżetowej i bezwzględna większość, którą Rząd w tej komisji dysponuje, uniemożliwiają z jednej strony szerszą i bardziej wnikliwą dyskusję nad gospodarką kolejową, z drugiej zaś strony przeprowadzenie jakichkolwiek wniosków, czy też poprawek niemiłych rządowi lub niezgodnych z jego intencjami.

W tych warunkach uważamy za rzecz zbyteczną i bezcelową zajmować się, wzorem lat poprzednich, szczegółowo cyframi preliminarza budżetowego. Będziemy się starali natomiast nakreślić zasadnicze u-

wagi o budżecie w ramach możliwie najogólniejszych.

Zwraca uwagę przedewszystkiem okoliczność, iż znowelizowany ostatnio, a obowiązujący już od lat 4 z górą dekret o organizacji P. K. P. nie zdążył dotąd wycisnąć najmniejszego śladu, ani na formie, ani też na treści budżetu kolei.

Wbrew brzmieniu tego dekretu budżet P. K. P. nosi nadal formę budżetu przedsiębiorstwa niewydzielonego z administracji państwowej i figuruje w preliminarzu z szczegółowemi cyframi brutto. Nie wiemy, czy powodem tego jest brak należytych podstaw do innego ułożenia tego budżetu (brak dokładnego szacunku majątku kolejowego i t. d.), czy brak czasu, czy też platoniczne znaczenie samego dekretu, który zdaje się istnieć tylko po to, aby go w życiu stale i bezceremonjalnie ignorowano.

Nie to zresztą jest zarzutem najważniejszym. Gorzej jest, że sama treść budżetu, pominąwszy jego formę, urąga w sposób jaskrawy naczelnej i podstawowej zasadzie, która według intencji rządu, zaznaczonej dobrowolnie i przez nikogo nie wymuszonej, przyświecać miała gospodarce zreorganizowanego przedsiębiorstwa P. K. P.

Zasada ta wyrażona w art. art. 2 i 13 dekretu o organizacji P. K. P. głosi, iż P. K. P. są przedsiębiorstwem państwowem, prowadzonem wedle zasad handlowych, ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i interesów gospodarstwa społecznego i Państwa, że wszelkie świadczenia kolei na rzecz organów i przedsiębiorstw państwowych winny być odpowiednio opłacane oraz, że wszelkie zniżki i ulgi udzielane być mogą tylko w granicach opłacalności przedsiębiorstwa. Wynikałaby stąd zasada bezwzględnej jawności w układzie preliminarza, o którą zresztą opinja pracowników kolejowych upominała się oddawna z naciskiem.

Tymczasem system budżetowania nie zmienił się wcale. Po za cyframi budżetu P. K. P. kryje się tak wiele niedomówień, a nawet wyraźnych zatajeń, iż obraz gospodarki kolejowej, nakreślony na podstawie budżetu, musi być zniekształcony.

W interesie gospodarstwa społecznego, a także i w interesie pracowników kolejowych leży poznanie rzeczywistych dochodów, które przynoszą koleje i rzeczywistych wydatków eksploatacyjnych przez nie płaconych. Tylko w ten sposób możnaby ustalić, jaką rentowność wykazuje majątek Państwa, przeznaczony do użytku P. K. P., czy też w kolejach inwestowany, tylko w ten sposób możnaby się przekonać, czy rzeczywiście koleje przynoszą deficyty, czy też dają dochody, możnaby dojść, jakie rezultaty praca nasza przynosi. Nie jest to dla nas rzeczą obojętną; przeciwnie takie jawne i zgodne z zasadami handlowemi budżetowanie zapewniłoby nam możność ustalenia czy jesteśmy wyzyskiwaczami majątku społecznego czy też sami jesteśmy przez przedsiębiorstwo, w którem pracujemy wyzyskiwani.

Niestety, przy obecnym układzie preliminarza wyciąganie podobnych wniosków jest niemożliwe. Figurują wprawdzie w preliminarzu cyfry dochodu kolei z przewozów, ale wiadomo równocześnie, że kolej wcale nie po handlowemu udziela zniżek, refakcyj i t. d. poza granicami opłacalności i wozi rozmaite transporty poniżej kosztów własnych. Z preliminarza dowiadujemy się, że np. taryfa na przewóz węgla do portów wynosi 1.16 grosza od tony i kilometra, podczas, gdy koszt własny kolei przy tych transportach określony został na 1.83 grosza. Daje to w sumie różnicę około 30 miljonów złotych, które utajone zostały ze szkodą dla obrazu rentowności P. K. P. Poważną pozycję stanowią nieujawnione w budżecie co do swych rozmiarów przewozy wojskowe. Wiadomo, że armja nasza, w szczególności zaś jej korpus oficerski, jest bardzo ruchliwy. O każdej porze dnia i roku pociągi, zwłaszcza pośpieszne, pełne są wojskowych, jeżdżących za biletami kredytowanemi, ruch towarowy również obciążony jest znacznie transportami dla armji. Nie wiadomo jednak, jaka jest wysokość taryfy wojskowej, a raczej wiadomo, iż nie pokrywa ona kosztów własnych kolei. Co więcej wiadomo, iż Ministerstwo Spraw Wojskowych nie płaci kolejom kredytowanych należności, a nie dawno byliśmy świadkami, jak zaległości, które nawet przy takiej nieżyciowej taryfie urosły do 18 miljonów, polecono poprostu skreślić z rubryki dochodów. Niestety brak danych do określenia, jak poważne luki powstają w dochodach P. K. P. z tego tytułu. W każdym jednak razie stwierdzić należy, iż tutaj spoczywa dalsza przyczyna zniekształcenia rzeczywistego obrazu rentowności kolei na ich niekorzyść.

Także i po stronie wydatków obraz gospodarki kolejowej zaciemniony i spaczony został dzięki nałożeniu na przedsiębiorstwo P. K. P. szeregu ujawnionych i zatajonych ciężarów, których przedsiębiorstwo prowadzone według zasad handlowych, ponosić nie powinno, choćby nawet, jak nasze, koleje, miało obowiązek uwzględniać szczególnie interes Państwa. W tej dziedzinie wymienić należy np. budowę kilku linij kolejowych i dokonywanie niektórych inwestycyj, które, zbędne najzupełniej z punktu widzenia handlowego i racjonalnej eksploatacji, budowane są z wpływów eksploatacyjnych P. K. P. wyłącznie dla celów strategicznych. To samo dotyczy cen na rozmaite dostawy dla kolei. Jest rzeczą znaną powszechnie, iż rząd używa kolei za narzędzie dla swej polityki gospodarczej w najszerszej mierze nawet w sposób w stosunkach normalnych niedopuszczalny. Często ze względów politycznych, kiedyindziej znowu celem podtrzymania wytwórczości, celem zwabienia do kraju kapitałów zagranicznych, celem umożliwienia eksportu pewnych artykułów po cenach dumpingowych, narzuca się kolejom umowy i dostawy po cenach gospodarczo nieusprawiedliwionych i w ilościach przekraczających racjonalne zapotrzebowanie. I znowu niewiadomo, ile setek lub conajmniej dziesiątek miljonów tracą w ten sposób koleje nasze. Pomijamy już drobiazgi, jak np. budowanie szosy nad morzem z budżetu P. K. P., nie sposób jednak nie wspomnieć o podrzutku, którego przemocą wpakowano kolejom ponownie w omawianym budżecie. Podrzutkiem tym jest lotnictwo cywilne, żywione przez P. K. P. kosztem dochodów eksploatacyjnych, a wielce żarłoczne, zjada bowiem około 13 miljonów złotych. Raz już dokonano próby wpakowania tego działu do budżetu P. K. P., lecz Sejm w interesie czystości budżetu usunął go stamtąd. Obecnie próbę ponowiono z lepszym, jak się zdaje, skutkiem.

Możnaby było przytoczyć wiele podobnych przykładów, jednakże szczupłość miejsca i przeznaczenie niniejszego artykułu nie pozwala nam wdawać się w szczegóły.

Pragniemy natomiast podkreślić na tem miejscu wyraźnie, iż nie jesteśmy bynajmniej zwolennikami bezwzględnego uhandlowienia kolei; przeciwnie uważamy, iż koleje stanowiąc majątek społeczny, winny służyć celom społecznym i że nie jest ich zadaniem dążyć do zysku za wszelką cenę, choćby ze szkodą dla gospodarstwa społecznego, dobrobytu ludności i interesów ogólnych. Uważamy jednakże, że wszystko, cokolwiek koleje świadczą na cele polityki gospodarczej, obrony kraju i t. d., winno być przed właścicielem tego majątku, t. j. przed społeczeństwem ujawnione w szczegółach bez niedomówień i zatajeń. Jeśli trzeba w interesie społecznym wozić węgiel ze stratą własną — wtedy zgoda, niechaj to jednak znajdzie wyraz w budżecie, niech społeczeństwo wie, ile z własnych funduszów do eksportu węgla dopłaca, ile ten eksport kosztuje. Jeśli trzeba budować koleje dla celów strategicznych — niechaj wiadomo będzie, iż część dochodu kolei na ten cel właśnie obrócona została. Jeśli trzeba wspomódz zamierającą produkcję, czy też podtrzymać egzystencję jakiejś fabryki w interesie ogólnym — i na to zgoda. Lecz niechaj będzie wiadomo, kto komu świadczył na ten cel i ile. Jednem słowem domagamy się bezwzględnego budżetowania brutto na zasadach handlowych i ujawniania wszelkich pośrednich i bezpośrednich świadczeń kolei na cele nieusprawiedliwione z punktu widzenia handlowej ich eksploatacji.

Takie budżetowanie leży w interesie pracowników kolejowych, a

interes ten jest za wszech miast słuszny i w zupełności usprawiedliwiony. Spotykamy się ustawicznie z argumentem, że koleje dają deficyty, że ich fundusze znajdują się w opłakanym stanie i t. d. O te argumenty rozbijają się wszelkie usiłowania, aby zapewnić kolejarzom ludzką i znośną egzystencję. Chcemy zatem wiedzieć i mamy prawo zapytać, jak jest w rzeczywistości, a mamy pewność, że przy proponowanym przez nas systemie budżetowania pretensje nasze nabrałyby wyrazu i usprawiedliwienia, my bowiem pracą własną zdobywamy te zyski, obracane obecnie na cele może i słuszne, jednakże z pominięciem naszego interesu, który uwzględniony być winien przedewszystkiem.

C. d. n.

O NALEŻYTĄ OCHRONĘ PRACY PRACOWNIKÓW PAŃSTWOWYCH

(C. K. P.) Ustawodawstwo socjalne w Polsce rozwijało się w sposób nieracjonalny, znamionujący załamanie myśli przewodniej jego twórców. Charakterystycznym wyrazem tego jest fakt, iż nie objęło ono w przeważnej mierze pracowników państwowych i samorządowych.

Państwo jako pracodawca nie uważało za wskazane poddać się ogólnym normom socjalnym, obowiązującym prywatne zakłady pracy. Nie uznało też za słuszną ingerencję inspekcji pracy nietylko w stosunki służbowe swych pracowników, lecz nawet w zakres tak podstawowych zadań inspekcji jaką stanowi higjena warsztatów pracy.

Skutki podobnego ustosunkowania się Państwa są nadwyraz opłakane dla pracowników państwowych. Dość wspomnieć, iż tak doniosłe sprawy, jak urlopy wypoczynkowe, czy godziny urzędowania, są ustawowo unormowane korzystniej dla pracowników prywatnych niż dla etatowych pracowników państwowych.

To samo dotyczy w znacznym stopniu i dziedziny ubezpieczeń społecznych.

Z drugiej strony niedopuszczenie fachowych organów inspekcji pracy do czuwania nad przestrzeganiem przysługujących pracownikom państwowym praw i uzależnianie ich przeważnie od swobodnego uznania władzy czyni te prawa w znacznym stopniu illuzorycznemi.

Na anormalność podobnego stanu rzeczy zwracały uwagę niejednokrotnie związki pracownicze, zrzeszone w Centralnej Komisji Porozumiewawczej Związków Zawodowych Pracowników Państwowych.

Konkretny wyraz postulatom w tej dziedzinie związki te dały w referacie sekretarza generalnego C. K. P. p. Z. Dudy na t. zw. Konferencji Pracy w listopadzie 1926 r.

Naczelne tezy tego referatu sprowadzają się do:

1) przestrzegania zasady, by prawa pracowników państwowych nie były mniejsze od wynikających z ustawodawstwa socjalnego dla pracowników prywatnych;

2) rozszerzenia kompetencji Min. Pracy i Opieki Społecznej, w szczególności inspekcji pracy, na urzędy i instytucje i przedsiębiorstwa państwowe.

Ostatnio Zgromadzenie Delegatów Centralnej Komisji Porozumiewawczej Z. Z. P. P. postanowiło podjąć ponownie zabiegi, zmierzające do realizacji wspomnianych dezyderatów.

Odbyte przez Prezydjum C. K. P. konferencje budzą nadzieję, że sprawa ta ruszy obecnie z martwego punktu.

„KOLEJOWE PRAWO PRACOWNICZE"

Nakładem firmy księgarskiej F. Hoesicka w Warszawie ukazało się ostatnio poważne dzieło p. t. „Kolejowe Prawo Pracownicze" w opracowaniu adwokata J. **Blocha** oraz doradcy prawnego naszego Związku Dra **J. Żuniaka.**

Dzieło obejmuje na 784 stronach całokształt przepisów, dotyczących praw i obowiązków służbowych pracowników kolejowych, uprawnień emerytalnych i t. d. z wyłączeniem jedynie przepisów należnościowych (ustawy uposażeniowej, rozporządzeń o należnościach ubocznych i dodatkach), które stanowić mają treść zapowiedzianego tomu II tego wydawnictwa.

Szczegółowy spis rzeczy poucza nas, iż w omawianem dziele zainteresowani znajdą: pragmatykę służbową, przepisy o stosunkach służbowych pracowników próbnych, znowelizowany tekst rozporządzenia o ujednostajnieniu stanowisk i tytułów służbowych (Dziennik Urzędowy 2 z r. 1925), a w nim niezmiernie ważne przepisy o przyjmowaniu pracowników, awansowaniu, zaliczaniu na etat, przechodzeniu z jednej grupy pracowników do drugiej i t. d., przepisy o służbie przygotowawczej i egzaminach w pełnem brzmieniu, przepisy o listach starszeństwa, o badaniach lekarskich, o czasie pracy, z uwzględnieniem przepisów specjalnych, obowiązujących na terenie D. O. K. P. Katowice, przepisy o urlopach wypoczynkowych, o losowaniu członków komisyj dyscyplinarnych, o kwalifikowaniu pracowników, o opiece lekarskiej zarówno dla pracowników w służbie czynnej, jak też i dla emerytów, przepisy emerytalne dla etatowych i przepisy emerytalne dla nieetatowych wraz z wszystkiemi rozporządzeniami wykonawczemi i wyjaśniającemi wreszcie przepisy o postępowaniu administracyjnem w sprawach służbowych, przepisy o określaniu stopnia utraty zdolności do zarobkowania, tudzież tabele dla obliczania wysokości zaopatrzeń emerytalnych pracowników etatowych.

Streszczenie powyższe dowodzi, że omawiane dzieło przynosi kolejarzom w jednym tomie i w przejrzystym układzie tekst wszystkich przepisów, które stanowią podstawę ich praw i obowiązków, a które dotąd były im zupełnie niedostępne, gdyż rozrzucone były w nieładzie po rozmaitych rocznikach Dzienników Urzędowych M. K., Dzienników Zarządzeń poszczególnych Dyrekcyj, a nawet po okólnikach i zarządzeniach nieogłoszonych publicznie, niedostępnych zatem nikomu z poza administracji kolejowej.

Autorowie nie ograniczyli się jednakże do podania suchego tekstu obowiązujących przepisów, lecz zaopatrzyli teksty o znaczeniu zasadniczem w szczegółowy i wyczerpujący komentarz, oparty o ścisłą i wnikliwą analizę prawniczą, pisany jednak przystępnie z myślą o tem, aby mogli zeń korzystać wszyscy kolejarze w praktycznych potrzebach życiowych. Komentarzem takim zaopatrzona została pragmatyka, przepisy o czasie pracy oraz rozporządzenia o prawach emerytalnych zarówno etatowych, jak też i nieetatowych. Bogata treść komentarza wprowadza nas w istotną treść i uczy nas właściwego znaczenia przepisów. Dopiero przy pomocy tego komentarza może przeciętny kolejarz, nie mający czasu na żmudne dociekania prawnicze i nie posiadający do tego przygotowania, zorjentować się bez błędu w przysługujących mu uprawnieniach i w ciążących na nim obowiązkach. Jeśli uwzględnimy ponadto okoliczność, iż autorowie uwzględnili w swej pracy całkowity materjał, zawarty w okólnikach, wyjaśnieniach i instrukcjach M. K., co zwłaszcza w odniesieniu do przepisów o czasie pracy kosztowało zapewne wiele trudów i starań — stwierdzić musimy, iż kolejarze otrzymali do użytku dzieło wyjątkowo pożyteczne i cenne.

Nieodzownem jest ono zwłaszcza w pracy związkowej. Kto zajmował w czasach ostatnich jakiekolwiek stanowisko reprezentacyjne w organach związków zawodowych i miał z tego tytułu codzienny obowiązek informowania kolegów o przysługujących im prawach, interwenjowania na ich rzecz u władz i urzędów itp., ten wie, jak dalece żmudną i uciążliwą była ta, zaprawdę niewdzięczna, praca. Olbrzymi materjał ustawodawczy, nagromadzony w ciągu ostatniego roku w formie długiego

szeregu nowych przepisów był przeważnie działaczom związkowym niedostępny, a przecież bez dokładnej znajomości tych przepisów celowa i skuteczna praca związkowa była niemożliwa. Usiłowania ze strony Centrali Związku, aby zapoznać zarówno ogół członków przez artykuły i przedruki tekstów, jak też i członków Zarządu przez specjalne referaty z treścią obowiązujących norm nie mogły w pełni odpowiedzieć zamierzonemu celowi. Praca związkowa chromała tedy zarówno z powodu błędów i pomyłek, jak również z powodu obciążenia Centrali całą masą zbędnych zapytań i próśb o wyjaśnienie.

Omawiane dzieło trudności te usuwa radykalnie i za jednym zamachem. Sądzimy zatem, iż jest obowiązkiem każdego ośrodka pracy związkowej w interesie własnym oraz w interesie członków nabyć to dzieło do użytku związkowego. Niemniej i dla poszczególnych pracowników kolejowych dzieło godne jest polecenia.

Żałować wypada jedynie, iż cena egzemplarza, coprawda potężnego i oprawionego trwale i estetycznie w płótno, jest zbyt wysoka, jak na kieszeń kolejarza, wynosi bowiem w sprzedaży pojedyńczej zł. 40. Sądzę jednakże, że cena ta nie powinna stanowić przeszkody w nabyciu książki dla Zarządów Kół, gdyż koszt jej opłaca się dzięki korzyściom, które z sobą przynosi, tem więcej, iż w zamówieniach zbiorowych firma udziela 25% rabatu, wobec czego koszt egzemplarza wynosi zł. 30.

Reasumując, stwierdzamy, niezależnie od okoliczności, iż współautorem omawianej książki jest długoletni nasz doradca prawny, że ukazanie się „Kolejowego Prawa Pracowniczego", powitają koledzy z jaknajwiększem uznaniem zarówno dla autorów, jak też i dla firmy, która podjęła się kosztownego nakładu. Spodziewamy się tedy, iż kolejarze poprą to pożyteczne dla siebie wydawnictwo, zachęcając tem samem do dalszej pracy w tej dziedzinie.

P. Borkowski.

Prezydjum Z. Z. M. zawiadamia, iż zamówienia na „Kolejowe Prawo Pracownicze" kierować należy pod adresem Centrali Związku, a to celem uzyskania pokaźnego, bo 25% rabatu. Zamówienia Kół mogą być dokonane także na poczet należności Kołu procentów organizacyjnych. Z powodu możliwości wyczerpania nakładu, zalecamy wcześniejsze zgłoszenia.

SPÓŁDZIELCZOŚĆ

SOLIDARNOŚĆ I UCZCIWOŚĆ — PODSTAWĄ KOOPERACJI

Badając spółdzielczość w Polsce, przychodzimy do przekonania, że rozwój jej uzależniony jest w dużej mierze, oprócz czynników ideowych — od solidarności członków i uczciwości pracowników spółdzielczych.

Weźmy, jako przykład, spółdzielczość w takich miejscowościach, jak **Pruszków i Koluszki**. Pierwszy punkt — Pruszków nie pierwszorzędny punkt kolejowy — ma zupełnie dobrze rozwiniętą spółdzielnię kolejarską, której obroty roczne wynoszą zł. 420 tysięcy, nadwyżka netto 13.000 zł. i która posiada dobrze prosperującą własną piekarnię zmechanizowaną.

A Koluszki, stacja węzłowa o dużem znaczeniu kolejowem i znacznej ilości pracowników kolejowych? Cóż tam widzimy? Dobrze niegdyś rozwijająca się spółdzielnia została zlikwidowana w 1926 r. A przecież Koluszki, reprezentujące obecnie pustynię spółdzielczą, powinnyby utrzymać dużą własną spółdzielnię lub też stanowić potężny obwód ogólno krajowej spółdzielni kolejowej.

Nowy Sącz i Przemyśl, to drugi żywy przykład. Nowy Sącz rozwija się już od 30 lat jako piękna placówka, mogąca pod każdym względem służyć każdemu kooperatyście przykładem (bliższe dane w „Maszyniście" Nr. 22 z r. 1930).

Zaś Przemyśl od szeregu lat był niszczony. Nawet ogólno - krajowa spółdz. kol. (KSSK) po paru latach udzielanej tam pomocy nie mogła nic zdziałać i zmuszona była w r. 1930 ten punkt kolejowy zlikwidować.

Przykładów takich możnaby podać dużo więcej nietylko biorąc je z niwy kolejowej, lecz i z niwy powszechnej spółdzielczości. Obserwacja stale wskazuje, że pierwszym warunkiem powodzenia w spółdzielczości jest ideowość i solidarność członków. Tam, gdzie członkowie tylko kombinują, jakby wyciągnąć coś ze spółdzielni ze stratą dla instytucji, a przemijającą korzyścią dla siebie, tam nie będzie się rozwijać spółdzielczość. Członkowie muszą być istotnie przywiązani do swej placówki i uznawać zasadę, że nieraz warto złożyć pewną ofiarę w imię przyszłej korzyści placówki. Mając spółdzielczo i społecznie uświadomionych członków organizacja spółdzielcza nigdy nie upadnie. Trzeba pamiętać, że spółdzielnia jest przedewszystkiem związkiem żywych osób, a następnie dopiero organizacją kapitałów. Bez większej liczby spożywców, stojących twardo przy spółdzielni i czynnie ją popierających — instytucja nie może się rozwinąć.

Drugi czynnik, mający zasadnicze w rozwoju spółdzielni znaczenie — to uczciwy personel spółdzielczy.

Manka i nadużycia — to wielka bolączka w naszym ruchu. Mimo wysiłków wielu jednostek — często wskutek większego nadużycia lub manka, instytucja poważnie choruje lub wręcz upada. Zasada umiejętnego doboru pracowników — to jeden z ważniejszych czynników gospodarki spółdzielczej.

Reasumując stwierdzamy, że czynniki ideowe, solidarność i przywiązanie szerokich mas spożywców obok uczciwych pracowników — są kamieniem węgielnym życia i rozwoju naszych placówek spółdzielczych.

OSZCZĘDNOŚCI W POLSCE

Silny zmysł oszczędności idzie zawsze w parze z rozwojem ruchu spółdzielczego. Przykład tego widzimy na każdym kroku w Anglji, Niemczech, Szwajcarji, Skandynawji, Belgji, gdzie jest mocny ruch spółdzielczy — oraz są poważnie rozwinięte oszczędności ludowe.

Przed wojną poszczególne dzielnice nie miały naogół wielkich oszczędności — zwłaszcza jeśli porównamy je z zagranicą. We wszystkich instytucjach kredytowych było zebranych w 3 zaborach Polski — około 5 miljardów obecnych złotych.

Okres wojny zniszczył wszelkie podstawy w tym względzie. Wiele oszczędności przepadło lub silnie zmalało. Z okresem Niepodległości—żyliśmy przez 5 lat przy systemie inflacji. Był to okres raczej spekulacji i niszczenia podstawy idei oszczędzania.

Rozpoczynający się okres odbudowywania zmysłu oszczędnościowego został znów przerwany przez ponowny spadek złotego w 1925/26 r. Po tym dopiero czasie w związku ze stabilizacją budżetu państwowego i uzyskaniem pożyczki zagranicznej (stabilizacyjnej) — złoty polski uzyskuje mocne podstawy i odtąd już jesteśmy świadkami wzrastającego ruchu oszczędnościowego.

Przytoczymy kilka cyfr w tej dziedzinie: następujące instytucje liczyły oszczędności w poszczególnych okresach czasu (w miljonach złotych):

	31.XII. 1925 r.	31.XII. 1927 r.	31.XII. 1930 r.
P. K. O.	12,6	67,6	230.2
Kasy Oszczędności	62,1	221,0	465,1
Spółdzielnie Kredytowe	35,6	159,3	348,6
Wkłady terminowe w bankach	81,9	403,0	557 7
Razem:	192,2	850,9	1.637 6

Z uwzględnieniem tej korzystnej poprawy — widzimy, że oszczędności w Polsce obecnie wynoszą około 1.6 miljarda złotych. W porównaniu z przedwojenną kwotą 5 miljardów stanowi to zaledwie trzecią część. Co się stało z resztą 2/3? Zjadła je wojna, zniszczenia wojenne oraz groźna dla omawianej idei — 5-letnia inflacja pieniężna.

Jesteśmy wprawdzie krajem o młodej państwowości, nic też dziwnego, iż proces ten u nas nie jest tak pomyślny, jak w krajach o starej strukturze państwowej — musimy jednak wdrażać w szerokie masy — potrzebę oszczędności, pamiętając, że „rozwijać się mogą tylko narody oszczędzające". Zagadnienie szerokich oszczędności stanowi jedno z najważniejszych zagadnień gospodarczych w Polsce.

SPRAWY SŁUŻBOWE

WSTRZYMANIE AWANSÓW

Interwencja Prezydjum Z. Z. M. u p. Ministra Komunikacji.

Dnia 23 stycznia b. r. p. Minister Komunikacji **inż. A. Kühn** udzielił audjencji delegacji Zarządu Głównego Z. Z. M. w osobach kol. kol. Prezesa **Zw. Borkowskiego,** Wiceprezesa Zw. **Komorowskiego** i Sekretarza Generalnego Zw. **Siadaka.**

Delegacja wystąpiła z prośbą o cofnięcie zarządzenia w sprawie wstrzymania mianowań i awansów, uzupełniając w ustnych wywodach treść złożonego już uprzednio na ręce pana Ministra memorjału (przedrukowanego w poprzednim numerze „Maszynisty").

W odpowiedzi na wywody delegacji p. Minister oświadczył, iż daleki jest od zamiaru krzywdzenia pracowników kolejowych, jednakże finanse P. K. P. znajdują się w takim stanie, że zarządzenie wstrzymania awansów i mianowań było nieodzowną koniecznością. P. Minister musi się liczyć obecnie z każdym groszem i dbać o zrównoważenie budżetu, dlatego musi chwytać się wszelkich zarządzeń oszczędnościowych. Odwołanie omawianego zarządzenia jest w chwili obecnej niemożliwe, p. Minister nie traci jednakże nadziei, iż sytuacja finansowa P. K. P. ulegnie poprawie, a wówczas zakaz awansowania zostanie bezzwłocznie cofnięty. Nie można przewidzieć kiedy to nastąpi, w szczególności nie sposób już dziś przepowiedzieć czy zakaz awansowania będzie można cofnąć przed 1 kwietnia 1931. W każdym razie cofnięcie nastąpi natychmiast skoro tylko sytuacja finansowa P. K. P. na to pozwoli.

Ponadto wspomniana delegacja wręczyła p. Ministrowi pisemne oświadczenie Z. Z. M. w sprawie potrącania wkładek członkowskich z list płacy oparte na uchwałach Zjazdu Przewodniczących Kół, powziętych dnia 14 grudnia 1930 r. we Lwowie (treść podaliśmy w poprzednim numerze „Maszynisty").

P. Minister przyjął oświadczenie Związku do wiadomości.

DOWODY SŁUŻBY KOLEJOWEJ W B. ZABORZE ROSYJSKIM

na drogach: warszawsko - wiedeńskiej, nadwiślańskiej i Fabryczno-Łódzkiej.

Na podstawie zarządzenia M. K. wydały poszczególne Dyrekcje K. P. do podległych sobie urzędów kolejowych okólniki następującej treści:

„Na interwencję Ministerstwa Komunikacji w Delegacji Polskiej w Specjalnej Komisji Mieszanej, Władze Sowieckie wyraziły zgodę na wydanie akt osobistych urzędników dawnych kolei Warszawsko Wiedeńskiej, Nadwiślańskiej i Fabryczno - Łódzkiej.

W związku z powyższem miejsca służbowe nadeślą w terminie do 5 lutego br. wykazy pracowników (bez względu na charakter służbowy), którzy się ubiegają o wydanie im dokumentów osobistych.

Wykazy mają zawierać następujące rubryki:

Nr p.	Imię i nazwisko pracownika	Tytuł służbowy	Imię ojca	Rodzaj służby, wykonywanej z początkiem 1914 r.	Dokładny adres

Wykazy mają objąć wszystkich interesowanych pracowników bez względu na to, czy już wnosili podania o wydanie zaświadczeń czy nie. **O ile który z pracowników podania o wydanie zaświadczenia dotąd do Ministerstwa Komunikacji nie wniósł,** winien to uczynić obecnie. Podania te dołączą miejsca służbowe do wykazów.

Podania pracowników do Ministerstwa Komunikacji o wydanie zaświadczeń o służbie na powyższych kolejach winny zawierać następujące szczegóły:

1) Imię ojca.
2) Datę urodzenia pracownika.
3) Datę wstąpienia na służbę, ze wskazaniem nazwy kolei.
4) Zajmowane stanowiska do chwili ewakuacji i gdzie (stacje, warsztaty, depot).
5) Rodzaj służby (drogowa, trakcji - mechaniczna, ruch-eksploatacja, telegraf, itp.
6) Imię i panieńskie nazwisko żony, oraz data ślubu.

O wydobycie akt osobistych od władz sowieckich mogą się ubiegać również i emeryci oraz byli pracownicy kolejowi. W tym celu winni wnosić również w terminie do 5.II. br. podania za pośrednictwem Dyrekcji, lecz adresowane do Ministerstwa Komunikacji, zawierające szczegóły, jak w poprzednim ustępie, z podaniem dokładnego adresu.

Do podań **emerytów** i b. pracowników muszą być dołączone dokumenty, stwierdzające obywatelstwo polskie petentów, bo bez nich władze sowieckie akt osobistych nie wydadzą.

Dyrekcja zwraca uwagę, że przy wnoszeniu podań w powyższej sprawie należy ściśle zachowywać drogę służbową. Niestosujący się do tego narażą się na opóźnienie załatwienia sprawy.

Miejsca służbowe podadzą powyższe zarządzenie wszystkim dotyczącym pracownikom do wiadomości i dopilnują terminowego przedłożenia wykazów".

Na treść powyższego okólnika zwracamy z naciskiem uwagę wszystkich zainteresowanych kolegów.

RYCZAŁT DLA MASZYNOWYCH, OBSŁUGUJĄCYCH POMPY ZAMIEJSCOWE

Rozporządzeniem z dnia 14 października 1930 r. Nr. P (2) 20622/30 (Dz. Urz. M. K. 26/30 poz. 198). Ministerstwo Komunikacji wyjaśniło, iż ryczałt ustalony rozp. M. K. z dnia 18.IV.1928 Nr. I/5584/2/28 (Dz. Urz. M. K. Nr. 12/28 poz. 137) dla pompiarzy obsługujących pompy zamiejscowe przysługuje tym pracownikom w wypadkach kiedy czynność poza miejscem stałego zatrudnienia łącznie z dojazdem do miejsca przeznaczenia trwa krócej niż 6 godzin, t. j. w wypadkach, kiedy innym pracownikom ze względu na krótki okres czasu podróży nie przysługują djety.

Za czynności maszynowych (pompiarzy) poza miejscem stałego zatrudnienia trwające powyżej 6 godzin przysługują im djety w myśl odnośnych przepisów.

JAK MOŻNA WYKORZYSTAĆ ZWIĘKSZENIE ODLEGŁOŚCI MIĘDZY STACJAMI

Pewien maszynista Polak, pracujący przed wojną w parowozowni Brześć na kolejach Południowo - Zachodnich w Rosji, będąc nadzwyczaj skrupulatnym, zbierał wszystkie grzbiety przejechanych marszrut w ciągu 20 przeszło lat.

Trzeba trafu, że Ministerstwo Kolei poleciło powtórnie dokładnie wymierzyć odległość między dwiema stacjami na szlaku Brześć — Kijów, przyczem ustalono, iż odległość ta wynosi faktycznie 143 wiorsty, a nie 137, jak dotąd mylnie obliczono.

Wypadki takie zdarzały się również i na P. K. P. Sprytny maszynista sięgnął po rozum do głowy, jakby te 6 wiorst wykorzystać z pożytkiem dla siebie. Obliczył, iż za ubiegłe dwadzieścia kilka lat kolej nie dopłaciła mu tytułem wiorstowego i oszczędności na węglu (wskutek przejechania o kilkadziesiąt tysięcy wiorst więcej) przeszło 4.000 rubli.

Złożył więc podanie do Zarządu Kolei, załączając na dowód odpisy wszystkich składanych przez 20 lat grzbietów marszrut i prosząc o nadpłatę szczegółowo wyliczonej sumy, około 4.500 rubli.

Zarząd Kolei przyznał mu słuszność i polecił wydz. finansowemu wypłacić mu całą reklamowaną sumę. Gdy jednak inni maszyniści, idąc za jego przykładem, złożyli podobne wnioski, lecz bez żadnych dowodów, Zarząd odmówił im, żądając przedłożenia dokumentalnych danych. Oto co znaczy być przewidującym!

K. Kw.

POSADY DLA MASZYNISTÓW W INDJACH

Jedno z angielskich przedsiębiorstw kolejowych w Indjach ogłosiło zapotrzebowanie na maszynistów kolejowych.

Wymagania są następujące: conajmniej 6-letnia służba na kolejach w charakterze maszynisty, odporność na klimat tropikalny, znajomość języka angielskiego. Kontrakt próbny na lat 3, gwarantuje zarobki od 230—do 400 rupji miesięcznie (750 złotych do 1200 złotych), wrazie zaś niedojścia do skutku umowy lub jej zerwania przed terminem, powrót do kraju na koszt przedsiębiorstwa 2-gą klasą okrętową.

Po dwóch latach może nastąpić stabilizacja na lepszych warunkach z prawem do corocznego urlopu, z wyjazdem do kraju na koszt przedsiębiorstwa. (P. A. S.).

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

WYSTĄPIENIA I INTERWENCJE PREZYDJUM.

Dn. 21/I — 31. W M. K. w sprawie kol. Lisiewicza: kol. kol. **Borkowski, Komorowski, Siadak.**

Dn. 23/I. — 31 u p. Ministra Kom. w sprawie potrącania wkładek, wstrzymania etatów i awansów oraz w sprawie kol. Lisiewicza i Chojnackiego: kol. **Borkowski.**

Dn. 26/I — 31 w M. K. w sprawie umundurowania dla zastępców dyspozytorów w Dyr. Krakowskiej, w sprawach osobistych kol. Budzanowskiego z Lublina, Szczodrego, Tarn. Góry, Tokarczyka, N. Sącz, w sprawie przeniesionych z Zakopanego do N. Sącza, w sprawie Chrostowskiego z Ostrołęki, Poniatowskiego z Rokitna, Sylbermana z Dziedzic, Kowalewicza z Wilna, Dziecha z Dziedzic, Mianowskiego ze Strzemieszyc oraz w sprawie Okólników o dokumentach z Rosji: kol. kol. **Borkowski, Komorowski.**

Dn. 29/I — 31 w M. K. w sprawie kol. Lisiewicza: kol. kol. **Borkowski, Komorowski.**

PRACE ORGANIZACYJNE PREZYDJUM.

Dn. 20/I — 31. Zebranie Koła Toruń: kol. **Siadak.**

Dn. 22/I — 31. Zebranie Koła Ostrołęka: kol. **Borkowski.**

Dn. 23/I — 31. Zebranie CK. P. P. kol. kol.: **Borkowski, Komorowski, Siadak.**

Dn. 27/I — 31. W sprawach organizacyjnych w Lublinie: kol. **Borkowski.**

Dn. 27/I — 31. Zjazd okr. Pomorskiego w Grudziądzu: kol. kol. **Komorowski, Siadak:**

GNIEZNO.

Otwarcie Kółka Technicznego. Odczyt p. inż. Kruszewskiego. Dnia 30 listopada r. ub. odbyła się w Gnieźnie w auli szkoły Handlowo-Przemysłowej uroczystość otwarcia Kółka Technicznego przy Kole miejscowem ZZM. Gniezno połączona z inauguracyjnym odczytem inż. Kruszewskiego p. t. „Stulecie parowozu". W uroczystości wzięli udział między innemi p. prezydent Izby Przemysłowo-Handlowej p. **Kasprowicz**, dyr. szkoły wydz. p. **Ratajczak**, zast. nacz. O. M. inż. **Lisowski**, naczelnik parowozowni Gniezno, inż. **Tarnowski**, oraz około 100 członków Koła ZZM. w Gnieźnie.

Z ramienia Zarządu Głównego obecny był wiceprezes Związku, kol. **Komorowski.**

Uroczystość zagaił przewodniczący K. M. Gniezno, kol. **Lubiński**, podkreślając znaczenie pracy kulturalno-oświatowej w Związku w szczególności zaś pracy nad kształceniem się w naszym zawodzie, poczem powierzył dalsze kierownictwo uroczystością przewodniczącemu Kółka Technicznego kol. **Karaśkiewiczowi.**

Kol. **Karaśkiewicz** powitał gości, w szczególności zaś p. inż. St. **Kruszewskiego**, redaktora **Techniki Parowozowej** przybyłego z Warszawy celem wygłoszenia odczytu inauguracyjnego oraz reprezentantów władz i urzędów kolejowych tudzież przedstawicieli miejscowego społeczeństwa, poczem, przedstawiwszy pokrótce zadania i program nowozałożonej placówki oświatowej oddał głos p. inż. Kruszewskiemu, który wygłosił ciekawy i interesujący ze wszechmiar odczyt p. t. **„Stulecie parowozu"**.

Kończąc swój odczyt p. inż. Kruszewski poświęcił kilka słów potrzebie samokształcenia w dziedzinie technicznej, podkreślił korzyści, jakie przynieść może Kółko Techniczne zarówno dla starszej generacji maszynistów jak też i dla młodszych kolegów przygotowujących się dopiero do tego trudnego i odpowiedzialnego zawodu i zachęcił gorąco członków Koła Z. . M. w Gnieźnie do pilnego uczęszczania na posiedzenia Kółka.

Kol. Karaśkiewicz złożył imieniem słuchaczy p inż. Kruszewskiemu serdeczne podziękowanie za wygłoszenie odczytu, poczem zabrał głos p. inż. **Tarnowski**, zwracając uwagę na doniosłe znaczenie nowopowstałej placówki i wzywając personel parowozowy do korzystania z udogodnień i pomocy, której Kółko ku pożytkowi słuchaczy i kolejnictwa polski-go chętnym może użyczyć.

Z ramienia Zarządu Głównego przemawiał kol. Wiceprezes Zw. **Komorowski**, życząc nowej placówce powodzenia i pomyślnego rozwoju, tudzież zapewniając o wszechstronnem poparciu dla pożytecznej działalności Kółka.

Nadmienić należy, iż w tymże dniu w godzinach rannych odbyła się dłuższa konferencja Zarządu Kółka z p. inż. Kruszewskim, na której ustalono program i metody pracy Kółka, dzięki czemu Zarząd miał możność korzystać z cennych rad i doświadczeń p. inż. Kruszewskiego ku wielkiemu pożytkowi dla siebie.

Dowiadujemy się, że Kółko Techniczne przy Kole Gniezno rozwija swoją działalność wszechstronie i cieszy się poparciem ogółu kolegów.

KIELCE.

Zebranie Koła. Dnia 9 grudnia r. ub. odbyło się zebranie członków Koła miejscowego z następującym porządkiem dziennym: 1) Odczytanie protokółu z ostatniego zebrania. 2) Sprawa potrącania wkładek na rzecz Z. Z. M. 3) Wybór nowego Zarządu. 4) Wolne wnioski. — Przewodniczył zebraniu kol. **Michniewski.**

Po odczytaniu przez Sekretarza, kol. Leśniewskiego protokółu z ostatniego zebrania — zebrani zajęli się rozpatrywaniem sprawy potrącania wkładek członkowskich na rzecz Ż. Z. M. oraz związanego z tem poddania się pod kontrolę M. K. Po odczytaniu okólników Prezydjum w tej sprawie wywiązała się dyskusja, w rezultacie której zebrani jednogłośnie uchwalili nie poddawać się pod kontrolę M. K. i wkładki członkowskie wpłacać z wolnej ręki.

W punkcie 3) p rządku dziennego wybrano Zarząd Koła w następującym składzie: Przewodniczący — kol. **Michniewski** Antoni, Sekretarz — kol. **Leśniewski** Bolesław, Skarbnik — kol. **Olszak** Stanisław. Komisja Rewizyjna kol. ko. **Pawłowski** Józef **Mazur** Antoni, **Brzosko** Bolesław.

W wolnych wnioskach omawiano sprawy lokalne.

SCHRONISKO DLA STARCÓW W CHODZIEŻY

Na prośbę Zarządu Sanatorjum dla płucno-chorych w Chodzieży podajemy poniżej informacje o przytulisku dla starców, byłych pracowników kolejowych utrzymywanem przez Zarząd Kasy Emerytalnej dla robotników kolejowych w Poznaniu (ul. Wierzbięcice Nr. 6).

Zwracamy uwagę, iż z przytuliska korzystać może tylko b. pracownicy kolejowi pobierający rentę z Kasy Emerytalnej dla pracowników kolejowych w b. zaborze pruskim. O przyjęciu do przytuliska decyduje Zarząd tej Kasy, do którego petenci winni przedstawiać swe prośby.

Przytulisko ma na celu zapewnienie starcom, byłym pracownikom kolejowym, którym utrzymanie wzgl. prowadzenia gospodarstwa domowego z własnych funduszów jest niemożliwe, wygodnego mieszkania, całkowitego utrzymania oraz zaspokojenia wszystkich potrzeb życia, ma im ono zastąpić własne ognisko domowe, by staruszkowie ci mogli doznać spokojnego i wolnego od trosk zmierzchu życia.

W tej intencji założył Zarząd Kasy Emerytalnej dla robotników Kolei Państwowych przytulisko dla starców w Chodzieży. Przytulisko to składa się z domu mieszkalnego i ogrodu owocowego. Położenie jego w

okolicy lesistej jest bardzo malownicze.

W razie przyjęcia rencisty do przytuliska, przyznaje się z miejsca zamieszkania do Chodzieży bezpłatny bilet kolejowy. Nowoprzyjęty winien zaopatrzyć się w ubranie, obuwie i bieliznę a uzupełnienie tych przedmiotów z biegiem czasu należy właściwie do jego obowiązków; w razie jednak niemożności Zarząd Kasy Emerytalnej udziela pomocy. W przytulisku otrzymuje rencista pojedyńcze, lecz wygodnie urządzone mieszkanie z całym potrzebnym inwentarzem, a więc z łóżkiem, pościelą i t. p. jakoteż pożywne wyżywienie. W przytulisku zapewnia się bezpłatne pranie bielizny, a w razie choroby udziela się opieki lekarskiej i domowej oraz lekarstw i środków opatrunkowych. Na wypadek śmierci, gdyby zmarły nie pozostawił żadnych środków pieniężnych, należyty pogrzeb jest zapewniony. Majątek i ewent. pozostałości zmarłego mieszkańca dziedziczą mający prawo do spadku krewni.

W każdym pokoju przytuliska mieszka z reguły 2 do 4 osoby. Dla uprzyjemnienia pobytu służą książki, gazety, czasopisma, gry towarzyskie i radjo. Codzienne posiłki spożywa się wspólnie w jadalni. Stały nadzór nad przytuliskiem wykonywa naczelny lekarz Sanatorjum w Chodzieży.

Przyjęcie do przytuliska następuje prawnie w miejsce renty inwalidzkiej lub renty starczej. Rencista musi zatem w zamian za pobyt w przytulisku zrzec się renty inwalidzkiej, względnie starczej z Oddziału „A" Kasy Emerytalnej o ile takową naturalnie pobiera oraz w myśl § 39 ust. 4 statutu K. E. jednej trzeciej renty dodatkowej z Oddziału „B" tej Kasy.

Przyjęcie do przytuliska następuje na wniosek. Wystąpienie zatem może również nastąpić każdego czasu. W przytulisku posiadają wszyscy mieszkańcy równe prawa i żaden nie może mieć większych wymagań od innego za to, że jego wstrzymana renta jest ewentualnie wyższą. Jest to dla spokojnego współżycia konieczne i usprawiedliwione, gdyż nawet wysokie renty nie pokrywają kosztów utrzymania, co więcej, Kasa Emerytalna we wszystkich wypadkach pokrywać musi niedobory.

Do przytuliska przyjmuje się tak mężczyzn jak i kobiety. Nie nadają się do przyjęcia osoby, u których spodziewany jest rychły zgon albo tacy, którzy cierpią na chorobę, która wymagałaby stałej i osobnej opieki albo która obrzydziłaby innym pobyt w przytulisku. Jednak raz już przyjęty rencista, chociażby z biegiem lat stał się schorzałym i niedomagającym, może w przytulisku pozosać i dozna starannej opieki. Zwolnienie z tego powodu albo wypowiedzenie opieki i utrzymania ze strony Zarządu Kasy jest wykluczone. Jedynie ciężkie przewinienie przeciwko Zarządowi albo przeciw mieszkańcom przytuliska lub ewent. kary sądowe, uprawniają Zarząd Kasy Emerytalnej do zwolnienia z przytuliska. Od dnia zwolnienia z przytuliska wypłaca się rentę inwalidzką wzgl. starczą, oraz rentę dodatkową w całości. Podobnie w wypadku, gdy rencista opuszcza przytulisko na własne życzenie. Może to jednakże uskutecznić tylko z końcem kwartału kalendarzowego po uprzedniem miesięcznem wypowiedzeniu. W przeciwnym razie musi zrezygnować z prawa do renty za cały kwartał.

W miarę sił i zdrowia mogą mieszkańcy przytuliska brać udział w pracach w ogrodzie, w zamian za co otrzymują wynagrodzenie pieniężne, którego wysokość ustala każdorazowo dyrektor Sanatorjum dla chorych na płuca w Chodzieży.

TYDZIEŃ PROPAGANDY TRZEŹWOSCI: 1.II—8.II 1931 R.

DLACZEGO NIE NALEŻY UŻYWAĆ ALKOHOLU?

1) Napoje alkoholowe (wódki, wina, piwa itp.) są szkodliwemi używkami, a nie pożywkami wzmacniającemi. Stąd bez nich możesz się obyć; nie dawaj wiary ogłoszeniom zachwalającym ich wartość odżywczą!

2) Alkohol odurza i wytwarza sztuczne pragnienie dalszego picia i to coraz częstszego lub też coraz silniejszych napojów. Stąd wielu ludzi o słabej woli niepostrzeżenie przechodzi od umiarkowanego do nieumiarkowanego picia. To też nie ufaj sobie, stroń od kieliszka, nie nakłaniaj innych do picia!

3) Na lekarstwo może tylko lekarz sumienny, w wyjątkowych przypadkach, i to przejściowo, osobie dorosłej zapisać napój zawierający alkohol. Stąd błądzisz, jeżeli używasz alkoholu jako lekarstwa na wszelkie dolegliwości własne lub cudze.

4) Używanie częste, chociażby umiarkowane, napojów alkoholowych osłabia odporność ciała przeciwko chorobom, działa ujemnie na układ nerwowy i serce, a przez to skraca życie. Stąd unikaj pilnie okazji do picia, jeżeli ci miłe życie i zdrowe.

5) Alkohol łudzi nas i oszukuje, podnieca tylko, a nie daje siły do dłuższej pracy, osłabia energję i moc panowania nad sobą, usuwa hamulce wstydu, podnieca najniższe żądze człowieka, prowadzi do rozpusty i innych przestępstw. Jeżeli więc szanujesz siebie i nie chcesz uczynić wstydu sobie i rodzinie, bądź stanowczym przeciwnikiem kieliszka!

6) Trunki są powolną trucizną dla dorosłych, a silną dla młodych — oto zdanie sławnego lekarza J. Śniadeckiego. Alkohol u dzieci i młodzieży dorastającej hamuje prawidłowy rozrost ciała i rozwój umysłu, a przedewszystkiem osłabia wolę i prowadzi do występków. To też nie częstuj nigdy dzieci ani wódką, ani winem, ani piwem!

7) Dzieci, pochodzące od ojców lub matek, używających napojów alkoholowych bywają albo wątłego zdrowia albo obarczone tępotą umysłu, albo też objawiają skłonność do pijaństwa, rozpusty i innych występków. Aby się więc nie działa wielka krzywda niewinnym dzieciom, powinni rodzice żyć trzeźwo.

8) Używanie napojów alkoholowych prowadzi do samolubstwa i rozrzutności, naraża liczne rodziny na straszną nędzę, a pożytku nie przynosi pijącemu, tylko sprzedającemu. Jeżeli więc chcesz dojść do majątku, a uchronić siebie i dom swój od nędzy zawinionej, postanów sobie żyć trzeźwo.

9) Alkohol już w małych dawkach spożyty osłabia bystrość umysłu oraz trafność sądu i stąd bywa przyczyną wielu nieszczęść samochodowych, kolejowych i fabrycznych. Jeżeli więc twoja praca wymaga uwagi, pamięci i bystrości umysłu, unikaj nawet umiarkowanego picia.

10) Na wytwarzanie napojów alkoholowych marnuje się znaczna część zboża, owców, cukru i ziemniaków. Państwo nasze ma z powodu alkoholizmu wielkie wydatki na więzienia, domy dla obłąkanych, szpitale, przytuliska i skutki wielu nieszczęść; państwo przez alkoholizm traci wiele jednostek utalentowanych i pożytecznych, a wobec zagranicy traci poważanie i zaufanie. Alkoholizm wychowuje samolubów, ślepych i głuchych na potrzeby kraju, zabija patrjotyzm prawdziwy. To też walka z alkoholizmem jest wielkim obowiązkiem naszym narodowym i państwowym.

11) Alkoholizm nowoczesny jest plagą społeczną przez którą cierpią winni i niewinni, cierpią jednostki, rodziny i państwo całe. Aby skutecznie walczyć o trzeźwość narodu, potrzeba reformy przestarzałych poglądów o potrzebie i pożyteczności napojów alkoholowych, potrzeba reformy niedobrych zwyczajów towarzyskich, potrzeba reformy gospód publicznych. Tego nie osiągną jednostki luzem chodzące, ku temu potrzeba silnych organizacyj przeciwalkoholowych.

12) Nauka stwierdziła zwodnicze i niebezpieczne właściwości alkoholu; dziś bywa zbyt wiele sposobności do picia, a wola ludzka jest słaba; także umiarkowane picie jest zdradliwe; trudno jest zazwyczaj znaleźć granicę dla rzeczywistego umiarkowania; stąd organizacje przeciwalkoholowe pouczone doświadczeniem, wymagają dziś od swych członków przeważnie abstynencji, czyli wstrzemięźliwości od wszelkich napojów alkoholowych. Kto mało pije, temu ta ofiara taka trudną być nie powinna; kto wiele lub często pije i jest bliski nałogu, dla takiego jedyną deską ratunku jest abstynencja i praca w organizacji abstynenckiej.

PODZIĘKOWANIA.

Otrzymaliśmy następujące pismo z prośbą o zamieszczenie.

Komitet Floty Narodowej
Warszawa, Elektoralna 2.

Warszawa, dn. 5.I. 1931.

Do
Szan. Zarządu Okręgowego Z. Z. M. w Warszawie.

Potwierdzając odbiór, złożonych nam w dniu 3 b. m.

zł. 194.50

zebranych z dobrowolnych składek P. P. Maszynistów, Pomocników-Maszynistów i Administracji parowozowni Warszawa — Główna Osobowa — pozwalamy sobie przesłać Szanownemu Zarządowi nasze serdeczne podziękowanie za przeprowadzenie powyższej akcji.

Jest to dla nas radosnym dowodem, że społeczeństwo, w rozumieniu naszego problemu morskiego, ofiarność swą postanawia kierować właśnie w kierunku obrony tej najbardziej zagrożonej naszej placówki.

Złożoną nam kwotę zapisujemy na konto budowy łodzi podwodnej w odpowiedzi Treviranusowi.

W przekonaniu, że pozostawać będziemy z Szanownym Zarządem w coraz żywszym kontakcie dla dobra sprawy pozostajemy

z poważaniem
Sekretarz Gen. K. H. N.
(—) **Gen. M. Zarnski.**

***

Odchodząc po 30-letniej pracy na kolei w stan spoczynku, pragnę tą drogą pożegnać wszystkich tych, z którymi przez cały szereg lat pracowałem i podziękować im za ich życzliwy i koleżeński względem mnie stosunek. Wszystkim, którzy wzięli udział w uroczystości pożegnalnej, a w szczególności p.p. Szczerbatce Klemensowi, zawiadowcy parow. Kiwerce, Strusiowi Janowi, masz. instr. Pietrusińskiemu Edw. przewodniczącemu Koła Z. Z. M. składam serdeczne podziękowanie, życząc im długiej jeszcze i spokojnej pracy w kolejnictwie.

Łapiński Teofil
b. masz. par. Kiwerce.

***

Ś. P. KOL. APOLONJUSZ MROCZKOWSKI.

Dnia 7.XII.1930 r. zmarł znany i ceniony członek Koła Z. Z. M. w Maczkach ś. p. kol. Apolonjusz Mroczkowski.

Zmarły był jednym z założycieli Koła, pracował wiele na niwie organizacyjnej i społecznej. W gronie kolegów cieszył się ogromną sympatją i szacunkiem, jako dobry, zacny wił po sobie szczery żal kolegów i współpracowników.

Cześć Jego pamięci!

***

Niniejszem składam serdeczne podziękowanie Zarządowi Z. Z. M. za udzielenie mi pomocy prawnej na koszt Związku, zaś kol. **Prawdzikowi** za umiejętną i skuteczną obronę na rozprawie przed Komisją Dyscyplinarna przy D. O. K. P. Warszawa dnia 22.I.1931 r.

Alfred Bitner
pom. masz. parowoz. Piotrków.

Wszystkim, którzy wzięli udział w pogrzebie ś. p. Apolonjusza **Mroczkowskiego**, a w szczególności: Wielebnemu Księdzu Proboszczowi Stradowskiemu, Przewodniczącemu Koła Z. Z. M. p. Zientali, Kołom Z. Z. M. i Z. Z. K. Sosnowiec, Łazy, Szczakowa, Strzemieszyce, orkiestrom i strażom pożarnym przybyłym ze sztandarami, orkiestrze miejscowej oraz wszystkim kolegom zmarłego składa serdeczne podziękowanie

Żona.

ZAMIANA.

Maszynista II kl. porawozowni Szopienice zamieni się z kolegą z dowolnej parowozowni z D. O. K. Stanisławów lub Lwów. Zgłoszenia nadsyłać p. a. Kawa Józef, Parowozownia Szopienice.

NOWOCZESNA SZKOŁA ZAWODOWA W DOMU.

Przeżywany obecnie kryzys w pierwszym rzędzie wysunął konieczność poznania zagadnień gospodarczych i usprawnienia pracy technicznej przedewszystkiem w tej dziedzinie.

To też szkoły zawodowe o typie handlowym obecnie mają do spełnienia niesłychanie ważną rolę społeczną.

SPÓŁDZIELCZE KURSY KORESPONDENCYJNE (Warszawa ul. Grażyny 13), mają program specjalnie przystosowany dla tych, którzy pracują lub zamierzają pracować w spółdzielczości. Program zawiera 3 typy kursów, czyli grup: 1 — dla pracowników sklepowych i magazynowych, 2 — dla pracowników biurowych i buchalterów i 3 — dla kierowników.

Nauka polega na przerabianiu w domu wykładu, nadesłanego w odbitce maszynowej, na opracowywaniu ćwiczenia i zadań, które uczestnik dla sprawdzenia, oceny i kontroli wysyła do wykładowcy. Szkoła ta, jak każda szkoła korespondencyjna, daje możność uczenia się w dowolnym czasie, bez odrywania się od codziennych zajęć, nawet w najdalszym zakątku kraju lub poza krajem.

Rok 1930 (czwarty istnienia kursów) zamknięty został liczbą uczestników — 1250. Świadczy to, iż typ szkoły korespondencyjnej i w tym specjalnym zakresie zdobywa prawa obywatelskie.

Zapisać się na kursy i naukę rozpocząć można w każdym czasie. Bliższych informacyj udziela Sekretarjat S. K. K. — **Warszawa, ul. Grażyny 13.**

Wydawca: Zaw. Zw. Maszyn. Kolej.
Red. odpow.: **Henryk Sommerfeldt.**
Odbito w drukarni „Robotnika", Warecka 7.